



# UPRAVLJANJE PARKIRANJA

D.T2.3.1. - Annex III

Verzija 2  
09 2017

## Kaj je upravljanje parkiranja in kako deluje?

Upravljanje parkiranja je splošen izraz za strategije, ki spodbujajo učinkovitejšo uporabo obstoječih parkirišč, zmanjšajo potrebo po parkirišču in preusmerijo potovanja k uporabi souporabe avtomobila. Upravljanje parkiranja pomaga zmanjšati neželene učinke povpraševanja po parkirišču na lokalni in regionalni ravni prometa ter posledične vplive na oblikovanje in živahnost skupnosti. Obenem pa pametno upravljanje parkiranja pomaga zagotoviti dostop do majhnih, mestnih trgovin, omogoča obiskovalcem dostop do regionalnih in sosedskih znamenitosti ter podpira vitalnost soseke.

Ponudba brezplačnega ali poceni parkirišča na končnem mestu je ključni odločilni dejavnik, ki je naveden za izbiro vožnje osebnega avtomobila pred izbiro vožnje z avtobusom, kolesom, peš ali souporabe avtomobila. In ko je na voljo brezplačno ali poceni parkiranje, povzroči prekomerno uporabo avtomobila, pogosto z dolgoročnimi ali celodnevni parkirišči, ki zasedajo dragocene prostore na račun kratkotrajnih parkirnih mest, omejujejo dostop do manjših trgovin in institucij storitvenih dejavnosti, (npr. zdravstveno varstvo in zdravstvene storitve).

Zahteva po parkirnem mestu, ki presega rezultate preskrbe s skupnim pojavom "kroženja" - avtomobili, ki se vozijo okrog mesta, kjer iščejo prosta parkirna mesta, vodi do večjega zastoja in zamud. V pogledu na nekaj nedavnih študij je razvidno, da je promet, ki nastaja zaradi iskanja prostega parkirnega mesta, med 30% in 45% celotnega prometa v gostih mestnih območjih. Zato je upravljanje parkiranja sestavni del katerega koli programa upravljanja prometa povpraševanja. (DoT, 2008, str. 7B-1)

## Katere so nekatere izmed najučinkovitejših praks upravljanja parkiranja?

Najučinkovitejša parkirna strategija so stroški, ki temeljijo na ceni, ali ukrepi za določanje cen, ki neposredno povezujejo parkirne prostore na zahtevo ali zagotavljajo finančne spodbude in / ali glavne parkirne prostore na prednostnih mestih, kot so carpool, vanpool in kratkotrajna parkirišča. To zmanjšuje skupno zahtevo za parkiranje, spodbuja uporabo drugih načinov prevoza, zmanjša potovalne kilometre vozila (VMT) in zagotavlja, da je vedno na voljo minimalno število parkirnih mest, s čimer se izognemo težavam s kroženjem, ki povečujejo zastoje. (DoT, 2008, stran 7B-2)

Ob upoštevanju upravljanja mobilnosti na delovnem mestu te strategije vključujejo:



## 1. Dodelitev dovoljenj ali zaračunavanje pristojbin

Parking schemes should take into account individual needs such as temporary or permanent mobility impairment, home location, access to alternative transport, job needs and the responsibilities of carers. Some charging schemes are tiered, to take account of earnings. Staff consultation is especially important in introducing parking restrictions, and the details of schemes will vary according to the outcome of these discussions. (Cairns et al., 2002, p. 65)

Sistemi parkiranja morajo upoštevati posamezne potrebe, kot so začasna ali trajna omejenost gibanja, domača lokacija, dostop do alternativnega prevoza, potrebe po službah in odgovornosti skrbnikov. Nekateri sistemi zaračunavanja so poravnani glede na zaslužek. Posvetovanje z zaposlenimi je še posebej pomembno pri uvedbi parkirnih omejitev, podrobnosti o shemah pa se bodo razlikovale glede na rezultate teh razprav. (Cairns et al., 2002, str. 65)

### 1.1. Bolnišnica Derriford

Bolnišnica Derriford, s 5 761 zaposlenimi in več kot 1300 parkirnimi mesti, dodeljuje parkirna dovoljenja svojemu osebju. Dovoljenja za parkiranje so omejena na 54% osebja, ki so v "front-line" službah, ki se ukvarjajo z oskrbo pacientov, invalidnimi vozniki in tistimi, ki jih pogodba zavezuje za uporabo avtomobila. Zahtevki za dovoljenje zaradi potovanja med delom se preverjajo glede na zahteve glede prevoženih kilometrov in dokazi o potrebi, medtem ko je za osebje, ki občasno potrebuje prevoz na delovno mesto, na voljo enodnevna dovoljenja. Osebje se lahko odloča za plačevanje stroškov dnevno ali z mesečnim odbitkom od plače. Osebje, ki opravlja nočno delo in delo ob vikendih, invalidsko osebje, prostovoljci, avtomobilisti in najemniki nastanitev tega kraja lahko parkirajo brezplačno, parkirna dovoljenja pa časovno niso omejena.

Podjetja, ki dajejo avtomobile v najem (car sharer), imajo 130 rezerviranih parkirnih mest blizu stavbe. Na voljo je storitev računalniškega ujemanja, avtomobili, ki prevažajo skupine petih, niso redki. V skrbi poteka postopek pritožb s parkiranjem, pri katerem je direktor objektov zadnji odločevalec (arbiter). Za obveščanje osebja o načrtu so uporabili plakate in biltene, posvet osebja pa poteka preko skupnega odbora, ki se sestane četrtletno. Izdaja dovoljenj za parkiranje kaže, da je potovalni načrt zmanjšal število osebja, ki prihajajo na delo z avtomobilom na 100 zaposlenih za skoraj tretjino. (Cairns in sod., 2002, str. 18)

### 1.2. Podjetje Orange

Premestitev pisarn podjetja na obrobju Bristola do Temple Pointa v središču mesta je prinesla tesno parkirno situacijo, zaradi katere je družba Orange uvedla sistem skrbno dodeljenih dovoljenj. S 107 razpoložljivimi prostori je bilo 12 nadomeščenih z 50 kolesi in 28 motornimi kolesi. » parkirna prostora sta bila namenjena Invalidnim voznikom. Skupno je bilo na voljo 95 parkirnih mest za 400 delavcev, v pisarnah pa bo sodelovalo do 700 zaposlenih.

Dodelitev dovoljenj je temeljila na sistemu točk, doseženih na podlagi:

- Osebnih potreb - kot so skrb za otroke in druge odgovornosti, na podlagi nadur, ur preživetih v avtomobilu (samo za tiste, ki vozijo car-share) in enostaven dostop z javnim prevozom, hojo in kolesarjenjem.
- Poslovne potrebe - vključno s številom poslovnih poti zunaj mesta na teden, številom potovanj na dan in potrebo po prevozu težke opreme.

Dovoljenja se izdajajo dvakrat letno, tako da dodelitev ostane poštena in učinkovita. Osebe z dovoljenji imajo oštevilčene prostore, tako zagotovijo, da je sistem samooskrben, saj osebje poroča o nedovoljenem parkiranju. Nekateri prilagodljivi parkirni prostori omogočajo občasno uporabo in jih je mogoče rezervirati vnaprej. (Cairns in sod., 2002, str. 11-12)



### 1.3. Univerza Bristol

Poglobljeno posvetovanje na univerzi v Bristolu je vodilo do sistema parkiranja, povezanega s potnimi potrebami in stopnjami plač. Okoli 1.000 sodelavcev je sodelovalo na 15 javnih sestankih o potovalnem načrtu. Predlogi so sledili razpravam s kadrovskimi posvetovalnimi organi in sindikati. Pripravila jih je delovna skupina, ki je bila sestavljena iz celotne univerze. Zapisnik s sestankov je objavljen na spletni strani univerze, s čimer se zagotovi stalen razvoj načrta, ki je pregleden za osebje.

Načrt upravljanja parkiranja združuje dnevno parkirnino za tiste, ki vozijo, z vrsto spodbud za uporabo alternativ. Vsako parkiranje vozila na glavnem univerzitetnem območju mora izkazovati veljavno dovoljenje. Dovoljenja in prostori so razdeljeni v več kategorij (Cairns et al., 2002, str. 29-30):

**Parkiranje za osebje** - 2 miljsko območje izključitve velja okoli univerzitetnega območja in njegovih 'satelitskih' lokacij. Vsak član osebja, katerega domači naslov je v izključitvenem območju, ni upravičen zaprositi za dovoljenje za parkiranje osebja. Invalidno osebje, ki živi v območju izključitve, lahko zaprosi za dovoljenje za parkiranje. Tisti, ki živijo izven območja izključitve, lahko zaprosijo za dovoljenje za parkiranje. Kandidati / uslužbenci, ki izpolnjujejo pogoje, morajo izpolnjevati enega ali več naslednjih meril, ki temeljijo na potrebah - prevoz lastnega otroka, skrb za invalidne osebe, starejše ali slabo vzdrževane osebe, dostop do javnega prevoza izražen kot celoten čas od vrat do vrat.

**Formalna delitev avtomobila**<sup>1</sup> - dva ali več članov osebja, ki jim je bilo izdano splošno dovoljenje za parkiranje, lahko zaprosijo za uradno dovoljenje za deljenje avtomobila. Dnevna obrestna mera temelji na plačah najnižje zaslužne članice skupine za delitev avtomobila. Z izjemo vodilnega voznika se bo 30-dnevno brezplačno parkiranje izdalo tudi drugim uradnim članom ekipe za delitev avtomobila.

**Parkiranje invalidov** - kategorija invalidnih parkirnih mest zajema vse prijavitelje za parkiranje invalidov (dolgotrajne in začasne okvare), vključno z univerzitetnim osebjem in študenti. Prosilci morajo zagotoviti zdravstvene dokaze o njihovi invalidnosti, njen vpliv na potovanje na delo ali študij in njegovo trajanje. Če je kandidat za parkiranje invalidov uspešen, jim bo dodeljen namenski parkirni prostor, ki je blizu delovnemu mestu, kar je praktično mogoče. Invalidno osebje in invalidi ne plačujejo za parkiranje na univerzitetnem parkirišču. Tistim vlagateljem, za katere se šteje, da imajo stalni pogoj, ni treba ponovno uporabiti vsako leto dovoljenja.

Druge kategorije vključujejo **službeno parkirišče** (za notranje potrebe različnih oddelkov, opredeljene kot prostor, ki se uporablja najmanj tri dni na teden, za najmanj 70 odstotkov obdobja, ki ga pokrivajo dokazi); **Parkiranje izvajalcev** (izvajalci so upravičeni, da zaprosijo za letno parkirno dovoljenje za parkiranje na univerzitetnih splošnih parkiriščih, je izdaja parkirnega dovoljenja vsakega izvajalca brezplačna, če je parkirno vozilo na univerzitetni splošni parkirišču, mora imeti tudi veljaven parkirni kupon, ki se obračuna dnevno); **parkirišče za obiskovalce** (parkiranje obiskovalcev mora v imenu obiskovalca rezervirati gostujoči oddelek, ki bo plačal poldnevni ali polni dan, obiskovalec ne potrebuje plačati ničesar). (Univerza v Bristolu, 2016)

Medtem ko so dovoljenja brezplačna, se parkirnine zaračunavajo s sistemom predplačniškega kuponskega sistema "praska in prikaza". Osebje kupi kupone po ceni, ki se nanaša na plačilo, z dnevno obrestno mero od £1.35 do £5.16 (0,0083% bruto plače). Car sharers prihranijo denar, ker kupijo en kupon med dvema ali več, pri čemer so stroški povezani s plačo najmanjšega zaslužka. Imetniki značk za invalidne voznike in osebe z motnjami gibanja so oproščeni stroškov za dovoljenja in kupone.

Oddelki plačajo £833 funtov na leto spredaj za službeno parkirno mesto za službena potovanja. Sistem kategorij pomeni, da osebje, ki zaprosi za dovoljenje, mora zbrati podatke o razpoložljivosti in pogostosti javnega prevoza, kar lahko sama po sebi spodbuja k uporabi alternativ. Pred uvedbo sedanjega sistema je

<sup>1</sup> Skupna raba avtomobila v Združenem kraljestvu ustreza konceptu souporabe avtomobila v celinski Evropi, npr. redno delite vožnjo s kolegi.



bilo parkiranje obračunano za veliko nižjo stopnjo, 0,35% plače za letno dovoljenje. Prihodki za parkiranje so leta 2002 ustvarili 220.000 funtov na leto, kateri so lahko porabljeni samo za stroške namenjeni v zvezi s potovanjem na delo. (Cairns in sod., 2002, str. 29-30)

## 2. Finančne spodbude

Finančne spodbude pomenijo, da se za potnike (zlasti za dnevne migrante) ponujajo finančne koristi za zmanjšanje prihodov z avtomobilom ("Commuter Financial Incentives", VTPI, 2005). Te koristi predstavljajo prihranke pri stroških, ki so posledica zmanjšane povpraševanja po parkirišču. Obstajajo različne vrste spodbud. Izplačilo za parkiranje pomeni, da lahko vozniki, ki jim je na voljo subvencionirano parkirišče, namesto tega izberejo denar. Koristi za potovanje z javnih transportom pomenijo, da zaposleni prejmejo subvencionirano vozovnico za javni prevoz. Univerzalne karte za javni prevoz pomenijo, da skupina kupi karte za vse člane po zmanjšani ceni. Še ena spodbuda je zagotoviti cenovno znižano ali prednostno parkirišče za vozila za vožnjo (carpool in vanpool). Potrošniki cenijo te možnosti, ker zagotavljajo pozitivne nagrade za tiste, ki zmanjšujejo potovanja z avtomobili in povpraševanje po parkiriščih.

Finančne spodbude, kot so ugodnosti za javni prevoz in izplačila za parkiranje, običajno zmanjšajo potovanje avtomobilov za 10-30%, odvisno od vrednosti spodbude in različnih dejavnikov. Na urbanih območjih se vozniki nagibajo k hoji in javnemu prevozu. Na primestnih območjih se nagibajo k preusmerjanju na kolesarjenje in skupnemu prevozu. Ti programi so bili še posebej uspešni na kolidžih in univerzitetnih kampusih. (Litman, 2006, str. 20)

### 2.1. 'Izplačilo' parkirnine

Študija podjetja Shoup (1997) se je osredotočila na vlogo finančnih spodbud pri spreminjanju potovalnega obnašanja. Pregledala je osem kalifornijskih delodajalcev, ki so bili po zakonu dolžni ponuditi denarni dodatek kot alternativo brezplačnemu parkiranju na delovnem mestu. Ta program izplačil zmanjša delež ljudi, ki vozijo sami za 3 do 22 odstotkov, s povprečnim zmanjšanjem za 13 odstotkov. Povprečno zmanjšanje prevoženih kilometrov v prometu je bilo za 12%. (Cairns et al., 2004, str 25)

#### 2.1.1. Pfizer

Pfizer (sedež farmacevtske družbe v Združenem kraljestvu) je okreplil svoj načrt potovanja z izplačili za parkiranje, uvedenimi junija 2001. Vsi zaposleni imajo pravico parkirati, vendar prejmejo 2 funta (pred obdavčitvijo) za vsak dan, ko v službo ne pridejo z avtomobilom. Bonus je bil določen tako, da pokriva predvidene stroške zagotovitve parkirnega prostora. Kartice za varnostni dostop so uporabljene za upravljanje sheme. Točke se dodajo ob vstopu v službo in se odštejejo od tistih, ki zapuščajo parkirišče. Poleg tega imajo avtomobilisti koristi od sheme - saj mora samo ena oseba v avtomobilu uporabiti svojo kartico. (Cairns et al., 2002, str. 46)

## 3. Viri

Cairns, S., Davis, A., Newson, C., Swiderska, C., 2002. *Making travel plans work: research report*. Lond. Dep. Transp.

Cairns, S., Sloman, L., Newson, C., Anable, J., Kirkbride, A., Goodwin, P., 2004. *Smarter choices-changing the way we travel*.

DoT, 2008. *Seattle Urban Mobility Plan*.



---

*Litman, T., 2006. Parking management: strategies, evaluation and planning. Victoria Transport Policy Inst.*

*University of Bristol, 2016. Parking Policy. Summary of parking policy details.*